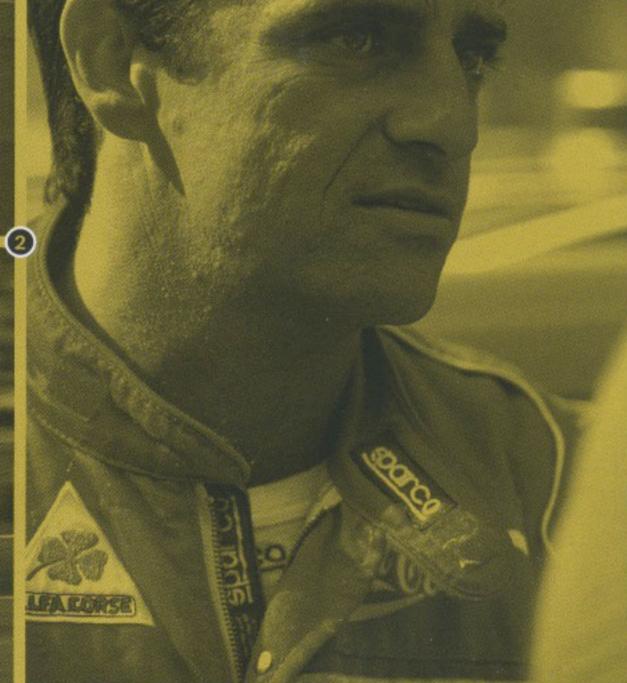
DIE LLUSTREN VON DIRK FUCHS FOTOS: KRÄLING (9), SUTTON (10) ALFA-155-DOMPTEURE

ALLE FAHRER VON ALBORETO BIS WILSON









*1964 NICOLA LARINI

Kein Alfa-Pilot war erfolgreicher als der kleine Italiener. Larini gewann nicht nur als einziger Alfa-Fahrer den Titel, er ist mit insgesamt 18 Laufsiegen auch der erfolgreichste der ganzen Klasse-1-Epoche. Zuvor hatte er bereits 1992 im Alfa 155 GTA Q4 den Titel in der italienischen Tourenwagen-Meisterschaft geholt.

Sein Teamchef Giorgio Pianta erlebte den Lenkrad-Maestro zum ersten Mal 1987 bei einem Tourenwagen-Europameisterschaftslauf in Brünn in einem Alfa Romeo 75 Turbo: "Ich habe sofort erkannt: Das wird mal ein Champion, und zwar einer von der hochkarätigen Sorte", erzählte Pianta später. "Wenn dieser Siegeswille in ihm aufkommt, kann er unglaublich schnelle Zeiten fahren."

Als Larinis Sternstunde gilt der Doppelsieg auf der Nordschleife des Nürburgrings in seinem Meisterjahr 1993. Nie zuvor hatte er dort ein Rennen bestritten. "Wie einst Tazio Nuvolari", jubelte Pianta. Und Walter Röhrl lobte: "Keiner fährt so sauber wie er." Auch Alfa-Technikchef Sergio Limone, der mit Larini zur Vorbereitung eine Runde auf der Berg-und-Tal-Bahn in der Eifel drehte, geriet ins Schwärmen: "Das ist so, als würdest du mit Markku Alén für eine Rallye testen…"

Den ersten großen Erfolg erzielte Nicola Larini 1986, als er die heimische Formel-3-Meisterschaft im Team von Enzo Coloni gewann – erst als zweiter Pilot in einem Dallara-Chassis und bereits mit einem Alfa-Motor.

DTM-MEISTER 1993 (1993 BIS 1996, ALFA CORSE)

Schon im Jahr darauf saß der Rennfahrer aus Camione in einem Formel-1-Cockpit. Von Coloni führte der Weg über Osella zu Ligier uund dem Team Modena. 1992 und 1994 startete er für Ferrari: Für die Scuderia aus Maranello arbeitete Larini als Testfahrer.

1994 erzielte er im Ferrari sein bestes Formel-1-Ergebnis: Als Ersatzfahrer für den Stammpiloten Jean Alesi, der nach einem Testunfall pausierte, fuhr der DTM-Champion in Imola den zweiten Platz heraus – ausgerechnet an jenem Horror-Wochenende, als Roland Ratzenberger und Ayrton Senna ums Leben kamen. Insgesamt 75 Grand-Prix-Starts absolvierte Larini von 1993 bis 1996. Nach dem ITC-Ende wollte er 1997 für Sauber fahren. Beim Saisonauftakt in Australien wurde er starker Sechster. Doch wegen Meinungsverschiedenheiten mit Teamchef Peter Sauber stieg er beim Großen Preis von Monaco aus. Damit endete Larinis Formel-1-Karriere.

2005 meldete sich der DTM-Champion von 1993 auf der Tourenwagen-Bühne zurück: Für Chevrolet startete er bis 2009 vier Saisons lang in der Tourenwagen-Weltmeisterschaft. 2012 kehrte er im Glickenhaus-P4/5-Competizione auf die Strecke zurück, auf der er 1993 seinen größten Triumph gefeiert hatte: die Nordschleife des Nürburgrings. 2013 gelang ihm dort beim 24-Stunden-Rennen sogar ein Klassensieg im Team des US-Amerikaners. An seine großen Erfolge in der DTM konnte Larini allerdings nie mehr anknüpfen.

*1959 ALESSANDRO NANNINI

Wie Larini brachte auch Alessandro Nannini Formel-1-Erfahrung mit in die DTM: Der Rennfahrer aus Siena startete bei 77 Grands Prix. Im Gegensatz zu seinem Alfa-Teamkollegen konnte er sogar einen Formel-1-Lauf gewinnen: 1989 siegte er im Benetton-Ford beim Großen Preis von Japan in Suzuka. In jenem Jahr wurde Nannini Sechster in der WM.

Im folgenden Jahr lief es für den Italiener im Benetton weiterhin gut: Beim Großen Preis von Spanien 1990 erzielte er als Dritter sein bestes Saisonresultat. Doch eine Woche nach dem Podestplatz wurde ihm bei einem Hubschrauberabsturz in der Nähe von Siena der rechte Unterarm abgetrennt. Er wurde zwar wieder angenäht, allerdings kann Nannini den Arm seither nicht mehr richtig bewegen.

Die Rennkarriere des damals 31-Jährigen schien mit einem Schlag beendet zu sein. Doch 1992 kehrte er

1993 BIS 1996, ALFA CORSE

am Steuer eines Alfa Romeo 155 GTA Q4 wieder auf die Strecke zurück. In der italienischen Tourenwagen-Meisterschaft gewann er sogar vier Läufe. Im Jahr darauf wechselte er an der Seite von Nicola Larini in die DTM. "Sandro" Nannini wurde zum zweiterfolgreichsten Alfa-Piloten in der DTM und ITC: Er gewann insgesamt 14 Rennen.

Wegen seines Handicaps bauten ihm die Alfa-Techniker ein sequenzielles Getriebe mit spezieller, leichter zu bedienender Schaltung und je einem Schaltknüppel zum Herauf- und Herunterschalten. Nannini zählte zu den Stars dieser DTM-Ära, konnte jedoch nie aus dem Schatten von Larini heraustreten und den DTM-Titel gewinnen: Der dritte Platz im Gesamtklassement der ITC 1996 blieb sein bestes Saisonergebnis. Danach konzentrierte sich Nannini auf sein Geschäft in Siena, zu dem ein bekanntes Café in der dortigen Altstadt gehört.

- 1 Nicola Larini Ferrari 412 T1 (1994), Großer Preis von San Marino (Imola)
- 2 Alessandro Nannini Lancia LC2/84 (1984), 24-Stunden-Rennen von Le Mans mit Bob Wollek. Benetton-B190-Ford (1990), Großer Preis von Deutschland (Hockenheim).

*1958 CHRISTIAN DANNER

Neben Nicola Larini und Alessandro Nannini ist Christian Danner der einzige Alfa-Pilot, der alle vier Saisons bestritt. Wie seine italienischen Markenkollegen brachte er Formel-1-Erfahrung mit, war in der Königsklasse allerdings nicht so erfolgreich. Der heutige Formel-1-Kommentator von RTL absolvierte 36 Starts für Zakspeed, Osella, Arrows und Rial.

Erfolgreicher war der Sohn des Unfallforschers Max Danner in der Formel 3000, wo er 1985 in einem von Bob Sparshott Automotive (BS Fabrications) eingesetzten March-Cosworth der erste Europameister in der neuen Aufsteigerformel wurde. Zuvor hatte er zu den schnellsten Fahrern der Formel-2-Europameisterschaft im March-BMW gehört. 1983 erzielte er auf der Nordschleife des Nürburgrings beim Eifelrennen mit einer Zeit von 6:28,03 Minuten den F2-Rundenrekord. Obwohl Danner in diesem Rennen von der Poleposition startete, musste er sich nach neun Runden mit dem dritten Platz zufriedengeben. Sein späterer Alfa-Teamkollege Nannini kam knapp fünf Sekunden vor ihm als Zweiter ins Ziel.

1993 BIS 1995 SCHÜBEL, 1996 ALFA CORSE

Begonnen hatte Christian Danner seine Laufbahn 1977 im Renault-5-Pokal. Der Münchner machte sich durch heiße Duelle unter anderem mit Peter Oberndorfer einen Namen – und durch sein Porträtbild mit Bundeswehrbrille. Nach seiner anschließenden Formel-Karriere wechselte er zurück in Rennwagen mit Dach. 1988 trat er erstmals in der DTM an, wo er 139 Rennen absolvierte. Zunächst startete er auf BMW M3 für Alpina, die Werksteams Linder und Schnitzer sowie 1991 für Günter Murmann im Diebels-BMW-M3.

Nach einem Jahr DTM-Pause wurde Danner ins Alfa-Werksteam berufen. Drei Saisons lang startete er für die zweite Alfa-Mannschaft von Horst Schübel. 1996 erfüllte sich Danners großer Traum: Endlich bekam er ein Cockpit bei Alfa Corse. Allerdings konnte er kein weiteres Rennen gewinnen. Nach dem ITC-Aus beendete Danner seine aktive Laufbahn, nahm aber sporadisch nach an Markenpokalrennen teil.

*1947 GIORGIO FRANCIA

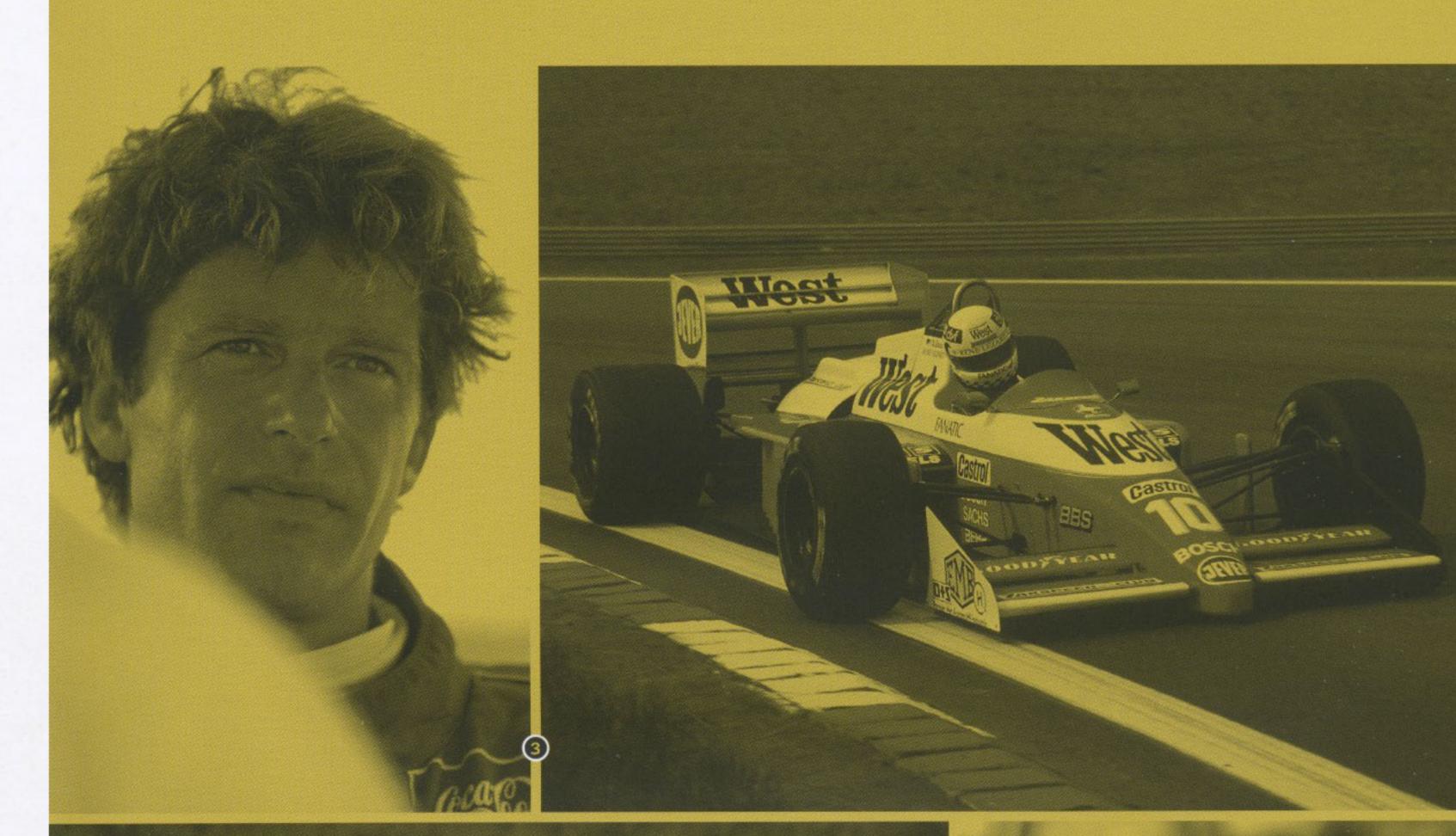
Der Routinier – zu Beginn der ersten DTM-Saison bereits 45 Jahre alt - gewann zwar für Alfa Romeo kein Rennen in der Serie, war jedoch für den Erfolg der italienischen Allradler enorm wichtig, weil er gemeinsam mit Nicola Larini sämtliche Entwicklungs- und Testfahrten erledigte.

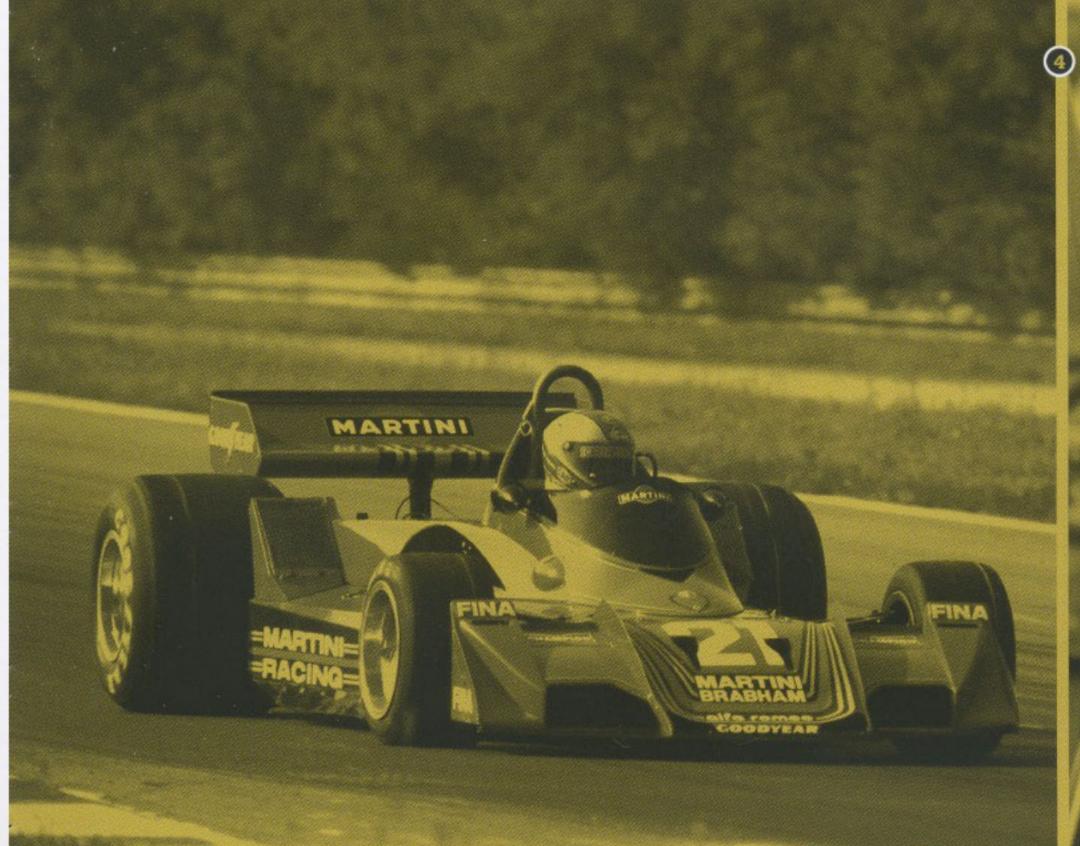
Ursprünglich schien für ihn alles geradewegs auf eine Formel-1-Karriere hinauszulaufen: 1964 startete Francia erstmals im damals noch exotischen Kartsport, 1969 stieg er in die Formel Italia auf. 1973 wechselte er in die Formel 3, fuhr zunächst in Großbritannien. 1974 kam er nach Deutschland und gewann die Formel-3-Trophy, die Vorläuferin der deutschen Formel-3-Meisterschaft. Es folgten zwei Saisons in der Formel 2 bei Osella und Trivellato. 1977 unterschrieb Francia einen Testvertrag bei Alfa Romeo, wo er bis 1985 Formel-1-Testfahrer war. Allerdings startete er nie bei einem Grand Prix.

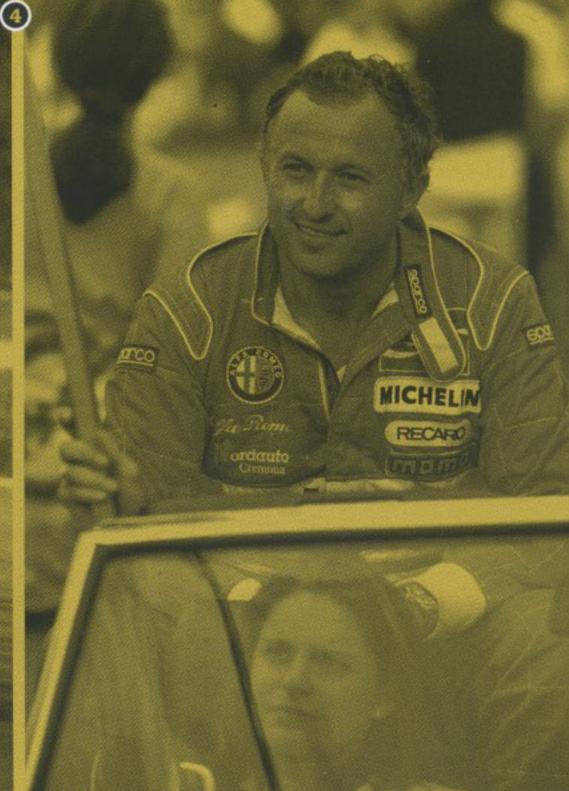
1993/94, SCHÜBEL

Parallel bestritt Francia Sportwagenrennen. 1981 gewann er zusammen mit seiner Fahrerkollegin Lella Lombardi das 6-Stunden-Rennen von Mugello in einem Osella-PA9-BMW. Im Jahr darauf schrieb er Sportwagengeschichte, als er mit Henri Pescarolo und Jean Rondeau das Premierenrennen der neuen Langstrecken-Weltmeisterschaft gewann; das französischitalienische Trio steuerte einen Rondeau-M382-Ford. 1995 beendete Francia seine Rennfahrerlaufbahn nach insgesamt 18 treuen Dienstjahren für Alfa.

- 3 Christian Danner Zakspeed 871 (1987), Großer Preis von Ungarn (Hungaroring)
- 4 Giorgio Francia Brabham-BT45B-Alfa-Romeo (1977), Großer Preis von Italien (Monza). Francia nahm nur am ersten Training teil, weil er sein Auto danach dem Stammfahrer Hans-Joachim Stuck überlassen musste.









WEITERE ERFOLGREICHE ALFA-ROMEO-PILOTEN IN DER DTM

*1963 STEFANO MODENA

Beim Avus-Rennen in Berlin 1994 besetzte Alfa Corse auf einmal sein drittes Auto mit dem Ex-Formel-1-Piloten Stefano Modena; die Dienste von Stefan Buttiero als Fahrer des Ersatzwagens waren nach dem Verlust aller Titelchancen nicht mehr gefragt. Für Sportchef Giorgio Pianta zählten ab diesem Punkt in der Saison nur noch Rennsiege.

Der damals 31 Jahre alte Modena wurde von Pianta aus der heimischen Zweiliter-Meisterschaft abgezogen. Dort hatte er bis dahin im 155 TS drei Laufsiege erzielt. Bei seiner DTM-Premiere in Berlin gewann er auf Anhieb beide Läufe. Später wurde der technische Aspekt des Erfolgsgeheimnisses gelüftet: Modenas Auto wurde von einem V6 mit neu entwickelten Zylinderköpfen und pneumatischer Ventilsteuerung angetrieben.

Vor seinem Engagement für Alfa hatte Modena 70 Formel-1-Läufe bestritten. Seine beste Platzierung erzielte er 1991: Im Tyrrell fuhr er den zweiten Platz beim Großen Preis von Kanada in Montreal heraus.

9/1994 BIS 1996, ALFA CORSE, EUROTEAM UND JAS

Damit krönte er seine beste Formel-1-Saison, die er als WM-Achter abschloss. Außerdem startete er für Brabham, EuroBrun und Jordan. Modena hatte sich 1987 als Formel-3000-Europameister im March-Cosworth des Onyx-Teams für die Königsklasse empfohlen. Mit drei Siegen in seiner ersten Saison sorgte er für Aufsehen, sodass ihn Brabham noch in seiner Meistersaison zum ersten Mal in der Formel 1 einsetzte.

Im DTM-Fahrerlager genoss Modena höchsten Respekt. Mercedes-Werksfahrer Bernd Schneider beispielsweise hatte ihn bereits im Kartsport als schnellen Piloten kennengelernt. Doch mehr als die zwei DTM-Laufsiege bei seinem Einstieg sollten dem stillen Italiener bis 1996 nicht gelingen. Auch nach einem Wechsel in die Deutsche Super-Tourenwagen-Meisterschaft kam der Erfolg nicht zurück. Nach dem Einsatz bei den Deutschen Tourenwagen-Masters (DTM) 2000 im Opel des Euroteams, mit dem der Italiener 1995 in der DTM startete, beendete er seine Karriere.

*1968 MICHAEL BARTELS

Der Sohn von Willi Bartels (GT-Bergeuropameister 1971 und 1976 auf Porsche) aus Plettenberg war der zweitbeste deutsche Alfa-Pilot in der DTM: 1995 gewann er im vom Euroteam eingesetzten Jägermeister-Alfa beide Läufe auf dem Flugplatzkurs von Diepholz. In der gleichen Saison sicherte er sich die Privatfahrerwertung. Doch die Hoffnung auf Top-Werksmaterial in der DTM ging für Bartels, lange als größtes deutsches Fahrertalent neben Michael Schumacher gehandelt, nicht in Erfüllung. Seine größten Erfolge feierte er nach dem Engagement für die Alfa-DTM-Teams.

Nach dem ITC-Aus konzentrierte sich Bartels wie sein Teamkollege Stefano Modena auf die STW, kehrte Alfa aber den Rücken und startete je eine Saison mit Opel, Peugeot und Audi. In seinem ersten DTM-Jahr war er bereits eine Saison lang für Nissan in der

1994 BIS 1996, SCHÜBEL, EUROTEAM UND JAS

Zweiliter-Serie gefahren. 1999 feierte Bartels beim Tourenwagenrennen von Macao mit dem Gesamtsieg im Audi A4 quattro einen seiner größten Erfolge. Außerdem gehörte er 2000 und 2001 zu den Siegerteams beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Parallel startete Bartels in der DTM für Opel und wurde 2001 Vizemeister in der V8-Star-Serie.

2004 leitete er mit dem Wechsel in den GT-Sport die erfolgreichste Zeit seiner Karriere ein. Mit den Maserati MC12 seines Vitaphone-Racing-Teams wurde er dreimal FIA-GT-Meister und krönte seine Karriere 2010 mit dem FIA-GT1-Weltmeistertitel, den er gemeinsam mit Andrea Bertolini erzielte. Insgesamt dreimal feierte er als Fahrer und Teamchef den Gesamtsieg beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps.

- 5 Stefano Modena Jordan-192-Yamaha (1992), Großer Preis von Australien (Adelaide)
- 6 Michael Bartels Lotus-102B-Judd (1991), Großer Preis von Deutschland (Hockenheim)

*1960 KRIS NISSEN

Der farbenfrohe Alfa 155 des Dänen Kris Nissen bereitete zunächst vor allem Bernd Krämer, dem Regisseur des DTM-Haussenders ZDF, einiges Kopfzerbrechen. Der Wagen war in den Farben des privaten Fernsehsenders RTL lackiert und warb bei jedem Einsatz großflächig für ein Sendeformat. Zu sehen war Nissens blau-gelbroter Renner für den ZDF-Zuschauer deshalb meist nur klein in der Totalen.

Besonders schwer machte es Nissen dem ZDF, als er den zweiten Lauf auf dem Norisring gewann. Dabei profitierte er allerdings von der Stop-and-Go-Strafe für Nicola Larini – der Sieger von Lauf eins war wegen eines defekten Anlassers aus der Boxengasse gestartet und hatte bei einer fulminanten Aufholjagd zwei Mercedes umgedreht.

An jenem sonnigen Nachmittag sorgte Nissen beim DTM-Höhepunkt für ein Märchen: Seinen einzigen Sieg in der Serie erzielte er auf dem fränkischen Stadtkurs in Nürnberg, im Heimrennen für das Alfa-Satellitenteam

1994, SCHÜBEL

von Horst Schübel. Zudem hatte der ehrgeizige Rennfahrer 1989 an gleicher Stelle sein Comeback im Renncockpit gefeiert. Bei einem Feuerunfall beim Sportwagenrennen ein Jahr zuvor in einem Kremer-Porsche 962 hatte er schwerste Verbrennungen erlitten und nur mit Glück überlebt. 1986 war Nissen deutscher Formel-3-Meister im Team von Bertram Schäfer gewesen. 1991 gewann er mit Joachim Winkelhock und Armin Hahne in einem BMW M3 das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring.

Nach nur einer Saison kehrte Nissen der DTM enttäuscht den Rücken - trotz seines glänzenden siebten Platzes in der DTM-Gesamtwertung als drittbester Alfa-Pilot hinter Larini und Nannini bekam er kein gutes Material. Das enttäuschende Abschneiden beim Finale in Hockenheim (11. im ersten Lauf und Ausfall durch Antriebsschaden im zweiten) quittierte er mit den Worten: "Ich glaube, mein Turbolader war defekt." Ab 2003 arbeitete er als Motorsportdirektor von VW, schied dort 2012 auf eigenen Wunsch aus.

*1962 GABRIELE TARQUINI

Einer der erfolgreichsten Tourenwagenpiloten der Welt konnte in der DTM nicht Fuß fassen. In der zweiten Saisonhälfte 1995 absolvierte Gabriele Tarquini seine ersten Starts in der Serie und war vom heimischen Tourenwagen-Championat nach zwei Laufsiegen zu den Klasse-1-Tourenwagen gewechselt. In der folgenden Saison bestritt der 34-jährige Alfa-Werksfahrer alle ITC-Rennen und gewann den zweiten Lauf in Silverstone.

Dieser Erfolg sicherte ihm im Nachhinein eine einmalige Rekordserie: Von 1993 bis 2014, also über 21 Jahre hinweg, gewann er pro Saison mindestens ein

1995/96, SCHÜBEL/JAS

Tourenwagenrennen in einer internationalen oder der höchsten nationalen Meisterschaft. Tarquini gewann zwei internationale Tourenwagen-Championate: 2003 die Europameisterschaft im Alfa 156 und 2009 die Tourenwagen-WM im Seat Leon 2.0 TDI. 2013 wechselte er zu Honda, 2016 im Alter von 53 Jahren zu Lada.

Wie alle Alfa-Top-Piloten in der DTM kann auch Tarquini Formel-1-Erfahrung vorweisen. Allerdings stellte ihm keines der Teams, für die er von 1987 bis 1992 fuhr, ein konkurrenzfähiges Auto zur Verfügung. Allein 25mal scheiterte er in der Vorqualifikation für das eigentliche Zeittraining.

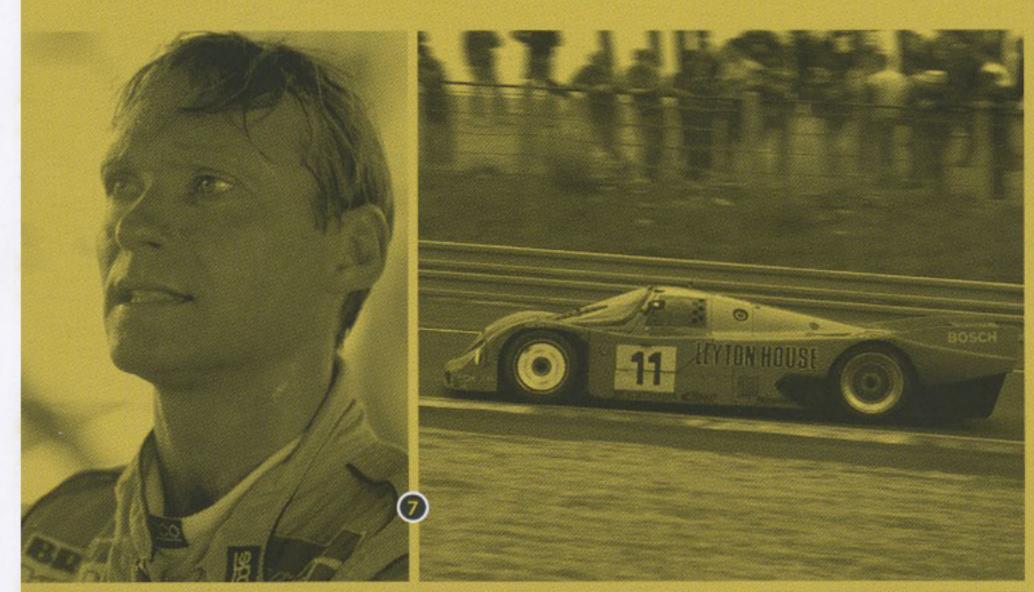
*1973 GIANGARLO FISICHELLA

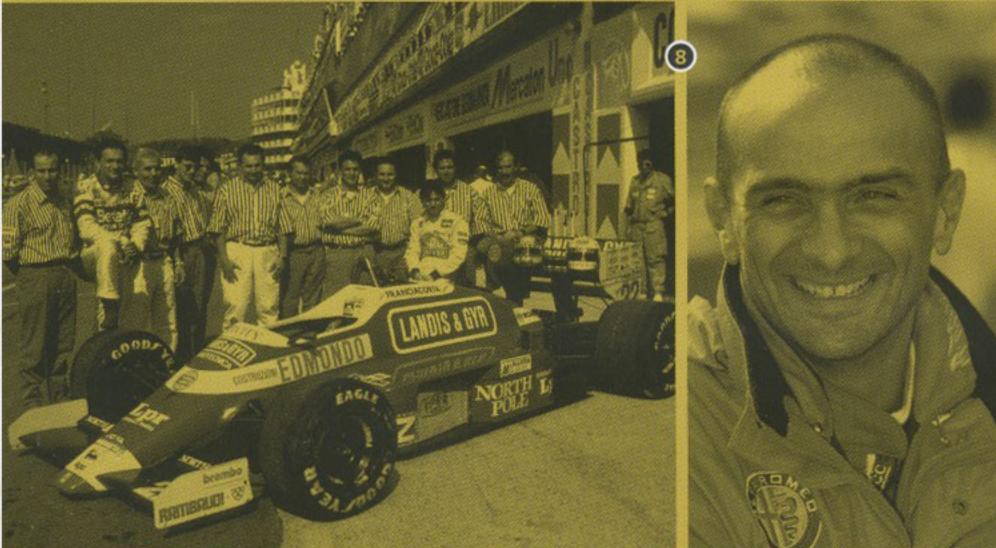
Der junge Römer war für Alfa-Sportchef Pianta ein "Rohdiamant". Er verpflichtete den 22 Jahre alten italienischen Formel-3-Meister von 1994 für das DTM-Team von Alfa. Zwar konnte das große Talent kein Rennen gewinnen, überzeugte aber 1996 mit einer konstanten Saisonleistung, wurde Gesamtsechster und war damit zweitbester Alfa-Pilot hinter Alessandro Nannini. Im Gegensatz zu seinen namhaften Markenkollegen startete er erst in der DTM, bevor er in der Königsklasse Karriere machte.

1995/96, ALFA CORSE

Noch 1996 bestritt Fisichella seine ersten Formel-1-Rennen für Minardi. Später startete er für Jordan, Benetton, Sauber und ab 2005 für Renault. Bei den Franzosen erzielte er zwei seiner insgesamt drei Grand-Prix-Erfolge und verbuchte mit dem vierten Platz im Gesamtklassement 2006 sein bestes WM-Ergebnis. 2009 wechselte er für die letzten fünf Saisonläufe von Force India zu Ferrari, um den enttäuschenden Massa-Ersatz Luca Badoer abzulösen.

In 14 Saisons bestritt Fisichella insgesamt 229 Grands Prix. Der einstige Pianta-Schützling blieb bis 2012 als Formel-1-Testfahrer für Ferrari im Einsatz und startet heute noch sporadisch mit GT-Modellen der Italiener.







DIE WEITEREN ALFA-PILOTEN IN DER DTM

Michele Alboreto (I), 1995 (Schübel)

1956 bis 2001

Formel-1-Vizeweltmeister 1985 (Ferrari), 5 GP-Siege, 194 Formel-1-Starts, Le-Mans-Sieg 1997 (Joest-Porsche), tödlicher Unfall im Audi R8 LMP 2001

Markku Alén (FIN), 1995 (Alfa Corse 2) *1951

19 Siege in der Rallye-Weltmeisterschaft, bester Fahrer 1978 (ein Jahr vor der Einführung des Fahrertitels), 129 Starts

Danny Sullivan (USA), 1994 (Alfa Corse 2) *1950

Indy-500-Sieger 1985 und CART-Meister 1988, 15 Formel-1-Starts

Andy Wallace (GB), 1994 (Schübel) *1961

Le-Mans-Sieg 1988 (Jaguar), dreimaliger Gesamtsieger 24-Stunden von Daytona (1990 auf Jaguar sowie 1997 und 1999 auf Riley & Scott Mk III), zweimaliger Gesamtsieger 12 Stunden von Sebring 1992 und 1993 (Eagle)

Stefano Buttiero (I), 1994 *1966

Der Gesamtsechste in der italienischen Tourenwagen-Meisterschaft 1991 spielte im Alfa-DTM-Werksteam eine undankbare Rolle: Er startete im Ersatzwagen und musste immer dann seinen Platz räumen, wenn einer der beiden Top-Piloten Larini oder Nannini wegen eines Defekts einen Ersatz-155 brauchte. Als alle Meisterträume 1994 geplatzt waren, machte er am Ende der Saison Platz für DTM-Einsteiger Stefano Modena.

Gianni Giuduci (I), 1994/95 *1946

"Gentleman Driver" aus Mailand, der sich 1994 und 1995 den Einsatz eines Klasse-1-Alfas leistete (wechselte 1996 auf Opel), ein DTM-Original.

Stig Amthor (D), 1995 Pedro Couceiro (P), 1995 Franz Engstler (D), 1994 Fabrizio Giovanardi (I), 1995 Philippe Gache (F) 1995 Naoki Hattori (J), 1996 Wolfgang Schrey (D), 1994 Giampiero Simoni (I), 1995 Carsten Struwe (D), 1994 Jason Watt (DK), 1996 Max Wilson (BR), 1996

- 7 Kris Nissen Porsche 962C (1988), 24-Stunden-Rennen von Le Mans mit Harald Grohs und George Fouche
- 8 Gabriele Tarquini Osella-FA1G-Alfa-Romeo (1987), Großer Preis von San Marino (Imola)
- 9 Giancarlo Fisichella Benetton-B198-Playlife (1998, im Bild links), Großer Preis von Kanada (Montreal). Fisichella wird von Michael Schumacher im Ferrari-F300 überholt.